



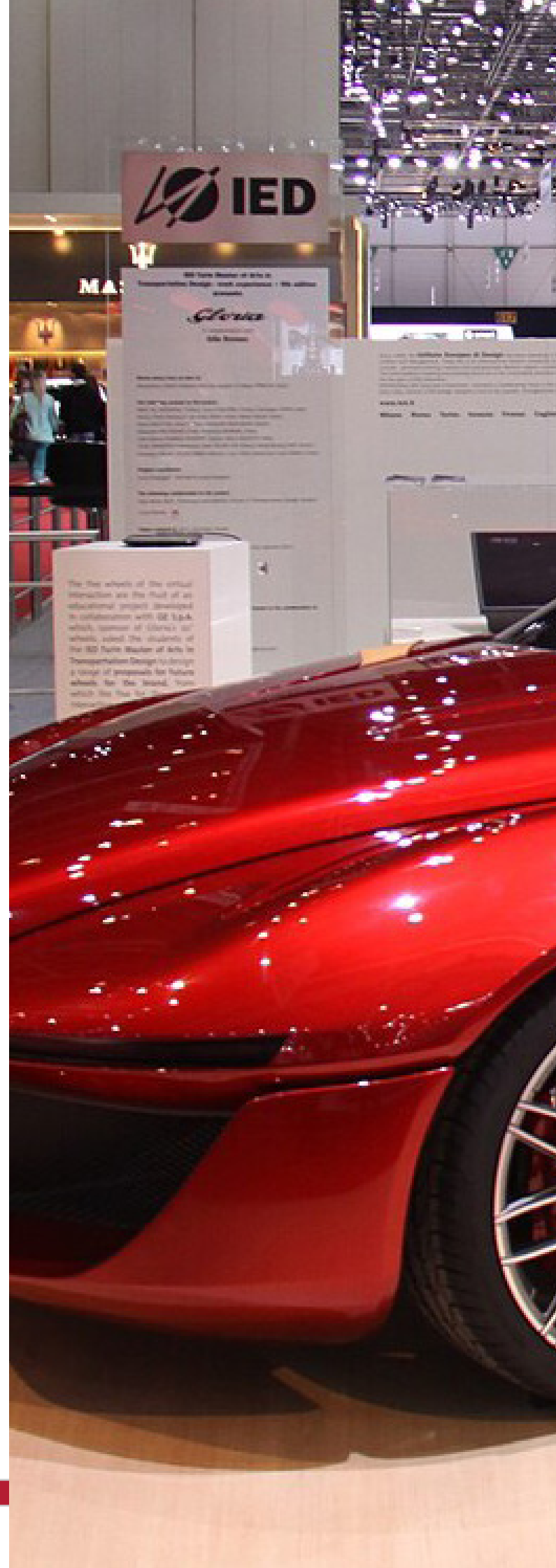
STORIA
DELL'ALFA ROMEO

IN GENERALE



La storia dell'Alfa Romeo, casa automobilistica italiana nota per la produzione di autovetture di carattere sportivo, iniziò il 24 giugno 1910 con la fondazione a Milano dell'ALFA (acronimo di "Anonima Lombarda Fabbrica Automobili"). Nel 1918 l'azienda cambiò nome in "Alfa Romeo" in seguito all'acquisizione del controllo della società da parte di Nicola Romeo.

Nel 1933 la proprietà dell'Alfa Romeo passò, attraverso l'IRI, allo Stato italiano a causa del forte indebitamento che la società aveva contratto con le banche a partire dal decennio precedente. L'Alfa Romeo continuò a produrre vetture in modo semi artigianale fino all'inizio degli anni cinquanta, quando si trasformò in un'industria automobilistica vera e propria grazie all'introduzione della catena di montaggio nei reparti produttivi. A partire da questo decennio l'Alfa Romeo conobbe una fase di crescente successo che raggiunse il suo culmine negli anni sessanta. Negli anni settanta ci fu invece un'inversione di tendenza che causò una profonda crisi. I conti in rosso portarono poi lo Stato italiano, nel 1986, a vendere la casa automobilistica al gruppo Fiat. Il rilancio dell'Alfa Romeo avvenne nella seconda parte degli anni novanta. Nel 2014 il marchio è entrato a far parte della galassia di brand controllati da Fiat Chrysler Automobiles e dal 2021 dalla società Stellantis.



LE ORIGINI

Le origini dell'Alfa Romeo hanno ascendenze francesi e napoletane. La genesi del marchio è infatti collegata alla fondazione della Società Italiana Automobili Darracq, che fu aperta a Napoli il 6 aprile 1906. L'avventura imprenditoriale si rivelò però subito irta di difficoltà soprattutto a causa dell'elevata lontananza di Napoli dalla Francia. Per questo motivo, già alla fine del 1906, la società fu trasferita a Milano con la costruzione di uno stabilimento in zona Portello. Il primo insediamento industriale che fu all'origine dell'Alfa Romeo, e che rimase attivo fino al 1986, fu edificato su un vasto piazzale confinante con le aree che avevano ospitato l'Expo 1906. Le difficoltà però continuarono e le vendite si dimostrarono insufficienti a garantire la sopravvivenza dell'attività produttiva. A causa di questi problemi, già alla fine del 1909 la società fu posta in liquidazione e fu poi rilevata da alcuni imprenditori lombardi, che la acquistarono nel 1910 insieme a Ugo Stella, che partecipò alla transazione.



Il cambio di proprietà ebbe luogo il 24 giugno 1910, nell'occasione del quale l'azienda mutò il nome in ALFA (acronimo di "Anonima Lombarda Fabbrica Automobili"). Il nome scelto richiama la prima lettera dell'alfabeto greco, volendo sottolineare l'inizio di una nuova avventura industriale.

Un'ALFA 24 HP del 1910 carrozzata da Castagna Milano

A questo punto la nuova dirigenza riconobbe l'esigenza di rivedere completamente i propri modelli adattandoli alle esigenze del mercato italiano e quindi decise di assumere Giuseppe Merosi, un progettista piacentino con all'attivo diverse esperienze nella nascente industria automobilistica italiana. A Merosi, che divenne perciò il primo responsabile tecnico della neonata casa automobilistica, fu affidato il compito di progettare un modello di autovettura totalmente nuovo. Nell'occasione venne anche disegnato il primo logo dell'azienda. Abbozzato da Merosi stesso, il marchio ricordava i legami dell'ALFA con la città di origine: da un lato il serpente visconteo (il "biscione"), dall'altro la croce rossa in campo bianco, simbolo medioevale di Milano. Attorno ai due emblemi erano presenti le diciture "ALFA" e "MILANO" divise da due nodi sabaudi in onore alla Casa regnante italiana.

Il nuovo modello fu lanciato già nello stesso anno in cui venne effettuato il cambio di proprietà. Progettata da Merosi, l'ALFA 24 HP, questo il suo nome, possedeva un motore in linea a quattro cilindri e valvole laterali da 4.084 cm³ di cilindrata che erogava 42 CV di potenza (i 24 HP nel nome del modello si riferivano invece alla potenza fiscale). La 24 HP venne progettata considerando i difetti dei modelli Darracq, e pertanto fu dotata di una struttura molto robusta e di un motore potente che permetteva alla vettura di raggiungere la ragguardevole velocità (per l'epoca) di 100 km/h. Il modello garantì l'affidabilità grazie ai collaudi preliminari che furono effettuati prima del lancio per volere di Giuseppe Merosi, e quindi le vendite dell'ALFA cominciarono gradualmente a crescere. La 24 HP era però commercializzata con telaio "nudo", cioè privo della carrozzeria; all'epoca, infatti, era co-

mune vendere i modelli prodotti senza il corpo vettura, così da dare agli acquirenti la possibilità di completarli secondo i propri gusti personali portandoli dal carrozziere di fiducia.

Dalla 24 HP fu derivato il primo modello di autocarro costruito dall'Alfa Romeo. Realizzato nel 1914, fu ottenuto tramite una sostanziale modifica della struttura della vettura. Questo autocarro inaugurò una tradizione che segnò la casa del Biscione per decenni. L'Alfa Romeo ha infatti prodotto veicoli commerciali fino al 1988 ed è stata, dopo la FIAT, l'azienda italiana che ha costruito questa tipologia di mezzi di trasporto per più tempo.

La 24 HP ebbe successo e quindi, nello stesso anno, fu lanciata una vettura più piccola, la 12 HP, che era dotata di un motore in linea a quattro cilindri da 2.413 cm³ e 22 CV. Sia il propulsore sia il telaio della 12 HP derivavano da quelli della 24 HP. Nel 1911 la 12 HP fu aggiornata con l'installazione di una versione potenziata del motore, che ora erogava 24 CV; per tale motivo, il modello mutò nome in 15 HP, dato che cambiarono anche i cavalli fiscali nonostante la cilindrata fosse rimasta la stessa. La 15 HP nel 1914 subì un aggiornamento analogo a quello che aveva portato alla sua nascita. Questi mutamenti coinvolsero infatti principalmente il motore: la cilindrata fu mantenuta inalterata a fronte di un aumento della potenza erogata, che crebbe fino a 28 CV. Da queste modifiche nacque la 15-20 HP. L'anno precedente (1913) era stato invece lanciato il modello successore della 24 HP, la 40-60 HP. Questa nuova vettura rappresentava sostanzialmente il frutto dello sviluppo del modello precedente e segnò un punto di svolta per la progettazione delle autovetture della casa automobilistica, grazie all'elevato livello ingegneristico della sua meccanica. Il nuovo modello aveva montato un motore a sei cilindri da 6.082 cm³ e 70 CV che si differenziava dai propulsori precedenti per la presenza di valvole in testa in luogo di quelle in posizione laterale.



